

составляющей» известной триады – «красоте» или в архитектурно-художественном отношении. То есть характерным для архитектурных форм, образуемых «нестандартным» применением типовых изделий, является необходимость иногда в их «индивидуальной» архитектурно-конструктивной доработке и потребность, как правило, в архитектурно-художественном или дизайнерском оформлении и эстетизации.

Из изделий для сельскохозяйственного строительства по Украинскому зональному каталогу (УЗК-2), не смотря на проведенную радикальную симплификацию (стандартизацию упрощением номенклатуры изделий путем исключения их отдельных типов и типоразмеров) можно диверсифицировать (увеличить разнообразие) ряд оригинальных архитектурных форм такими приемами, как: изменение собственного типового положения элементов, нетиповое их взаимное расположение, нетиповое сочетание их между собой и т. п.

Многие архитектурные формы являются эксклюзивными. Однако, подобные решения («на применение»), можно видеть реализованными небогатыми «самобытными архитекторами», Альтернативные решения при обеспечении надежности на стадии возведения и во время эксплуатации зданий могут иметь право быть.

ПІДЗЕМНИЙ ПРОСТІР – РЕЗЕРВНА ТЕРИТОРІЯ ДЛЯ РОЗВИТКУ МІСТА

С. М. ЧЕПУРНА,

*Харківський національний університет міського господарства
імені О.М. Бекетова (м. Харків, Україна)
E-mail:s.chepurna0274@gmail.com*

Бурхливе зростання міст, високий рівень урбанізації, збільшення кількості населення великих міст, переушільнення центральної частини міст створює дефіцит міських територій, тому освоєння і в подальшому використання підземного простору набуває величезного значення.

Використання підземного простору ведеться у створенні взаємозв'язаних між собою систем підземних, надземних та наземних споруд, з різноманітними видами та типами існуючого підземного простору, що дозволить більш раціонально використовувати міську територію, враховуючи наступні етапи розвитку міста. Це потребує розробки спеціальних розділів у структурі генерального плану та у проектах детального планування території міста.

Інтенсивне використання підземного простору є неодмінною умовою розвитку сучасного містобудування, яке дозволяє ефективно

використовувати міські території, зберігати архітектурно-просторову цілісність історичних зон, покращувати стан навколишнього середовища та вирішувати соціальні проблеми.

Особливо актуальна проблема використання підземного простору набуває значення в зоні історичного центру, де спостерігається щільність забудови, але для цієї зони характерна наявність об'єктів історико-культурної спадщини, що не дозволяє розміщення нових торговельних та культурно-видовищних об'єктів. Освоєння підземного простору в умовах історичної забудови пов'язана з інженерно-геологічними і гідрологічними умовами, що веде до значного подорожчання будівництва.

Основними напрямками сучасного освоєння підземного простору є:

- будівництво підземних споруд нового покоління з використанням нових технологій та архітектурно-планувальних рішень;
- розширення використання екологічних засобів будівництва підземних споруд;
- використання досягнень менеджменту в підземному будівництві;
- використання економічно ефективних схем інвестування будівництва.

Підземний простір використовується для пропуску транспорту, для розміщення підприємств торгівлі й об'єктів комунального обслуговування, прокладки інженерних мереж, тимчасового та постійного зберігання автотранспорту.

Прикладами використання підземного простору в якості торговельних центрів є підземне місто у Києві під Хрещатиком, у Стокгольмі – «Геторг-Сіті», у Монреалі – «Даун-таун», у Парижі – «Галері – Лафайет». У 2020 р. у Пекіні планується побудувати підземне місто загальної площею 90 млн.м², де буде розміщення кілька фінансових районів, великі торговельні та адміністративні центри, та декілька транспортних розв'язок. Підземний простір може бути використаний в якості театральних, концертних та виставкових залів, наприклад театр «Латерна магіка» та «Альгамбра» у Празі, консерваторія та Центр мистецтва та ремесел у Парижі.

Крім об'єктів соціально-культурного призначення підземний простір використовується для розміщення об'єктів транспортної і інженерної інфраструктури. Наприклад, залізничні вокзали у Варшаві, Брюсселі, Копенгагені, Неаполі; автобусні вокзали Чикаго, Нью-Йорк; аеровокзал Орлі в Парижі, «Національ» у Брюсселі; метрополітени.

Підземне будівництво потребує великих заощаджень, тому доцільно використовувати підземний простір під будівництво багатоцільових споруд, що виконують різноманітні функції. Створення багатоцільових комплексів в підземному просторі забезпечує оптимальні умови для відпочинку населення міста та створення привабливого міського середовища.

Використання підземного простору стримує подальше зростання території міста та дозволяє вирішувати архітектурні, містобудівні, транспортні, інженерні і соціальні проблеми, раціонально використовувати міську територію для житлового, громадського та промислового будівництва, створити місця відпочинку мешканців міста і поліпшення санітарно-гігієнічних умов міста, при цьому зберігати архітектурні пам'ятки.

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ ПЕШЕХОДНЫХ ПРОСТРАНСТВ

Т. А. ЧЕРНОНОВА, М. С. КОЛОША,

*Харьковский национальный университет городского хозяйства
имени А. Н. Бекетова (г. Харьков, Украина)*

E-mail: chernonosova1962@meta.ua

Городское пространство сегодня представляет собой сложную функционально-пространственную структуру, состоящую из территориальных зон различного функционального назначения, объединенных транспортными, информационными, энергетическими, социальными и другими связями, которые находятся в постоянном развитии и обеспечивают взаимодействие городских территорий. Общественные пространства города являются неотъемлемой его частью и в современных условиях не могут рассматриваться только как отдельные территории (площади, парки и др.), а представляют собой развивающуюся сеть на всем пространстве города. Одной из составляющих общественных пространств являются пешеходные зоны города.

Предпосылки возникновения пешеходных зон разделяются на историко-культурные, социально-экономические, архитектурно-декоративные.

Проблема пешехода и транспорта возникла уже в условиях древнего города. Рост уровня автомобилизации, увеличение интенсивности использования различных видов транспорта сегодня приводит к ухудшению экологической ситуации в крупных городах и мегаполисах, что в свою очередь оказывает негативное влияние на здоровье городского населения. Недостаточно развитые сети городских улиц не могут